notiziario della sat dlf udine

Numero 56 Anno 15 (1) Marzo 2010

ICE - 25 anni in corsa

Il 26 settembre 1985 il prototipo dell'ICE (InterCityExpress) effettuava la sua prima corsa. In questo quarto di secolo quel prototipo si è evoluto in varie serie ed ha avuto anche un buon successo successo commerciale.
Questo articolo vuole ripercorrere senza alcuna pretesa di completezza la sua storia.
Come si diceva all'inizio, nel 1985 usciva dalle fabbriche ferroviarie tedesche il prototipo (dicesi fabbriche perché i costruttori sono stati vari). Questo convoglio, che era composto da due motrici inquadranti 3 carrozze, venne classificato ICE V e alle due motrici venne assegnata la classe 410.
Iniziò così una lunga serie di prove e giri dimostrativi in Germania che compresero anche la sfilata ai 150 anni delle ferrovie tedesche a Norimberga, sempre nel 1985.
L'ICE V fu protagonista di due record mondiali di velocità sui binari, il primo il 25 novembre 1985 con 323 km/h, il secondo il 1° maggio 1988 con 406,9 km/h, sempre in concorrenza con il TGV francese, che per inciso ora lo detiene con 574,8 km/h dal 3 aprile 2007.
Nel frattempo i tempi erano maturi per la produzione in serie e quindi nel 1989 apparve l'ICE 1, le cui macchine sono classificate 401; la sua velocità massima è di 280 km/h.
Inizialmente questi convogli erano composti da due locomotive e 7 vetture; poi si è passati alla composizione standard di 12 carrozze (come il nostro ETR 500) per un totale di 743 posti a sedere; la composizione massima possibile sarebbe però di 14 carrozze. Questi convogli sono stati costruiti in 60 esemplari e 14 di essi possono viaggiare anche in Svizzera. Questi ultimi, inoltre, hanno fatto anche servizio interno in Austria tra Wien e Innsbruck.

Vista dall'alto di un ICE 1 in transito a Berlino il 15 agosto 2009 (foto D. De Anna)

Nel 1998, più precisamente il 3 giugno, la composizione 51 è stata protagonista del più grave incidente accaduto sulle ferrovie tedesche con il suo deragliamento avvenuto in velocità a Eschede. A causa della rottura di una ruota del convoglio, si ebbero 101 morti, oltre 100 feriti e la distruzione quasi totale di questo ICE.
Nel 1984 invece la composizione 84 ha attraversato in nave l'oceano Atlantico per effettuare un tour di vari mesi negli USA.
Si arriva così al 1995 quando viene presentata la nuova serie di ICE, la 2, composta da una motrice (serie 402), 6 carrozze ed una pilotina con il frontale uguale a quello della motrice. Questo tipo di convoglio, che raggiunge la velocità massima di 280 km/h, è stato replicato in 44 esemplari.
L'evoluzione degli ICE prosegue e così nel 1996 e poi nel 1997 compaiono i due prototipi ICE D e ICE S. L'ICE D era singolarmente composto da 2 motrici ed una carrozza, mentre l'ICE S era un elettrotreno vero e proprio composto da sei pezzi tutti dotati di motori.
Dallo sviluppo di questi due prototipi nel 1999 è nato l'ICE 3. Se finora tutti gli ICE si assomigliavano esteticamente ed anche tecnicamente, con l'eccezione dell'ICE S, con l'ICE 3 ci fu una vera rivoluzione: infatti il treno è a potenza distribuita, come i no-

Un convoglio ICE 2 ripreso a Berlino il 14 agosto 2008 (foto D. De Anna)

Sopra. Due ICE 2 accoppiati a Monaco nell'agosto 2006
A destra. Un ICE 3 a Monaco il 7 dicembre 2008
(foto D. De Anna)

stri ETR, e le due motrici di testa hanno anche i posti a sedere; inoltre il frontale è diventato più aggressivo.
L'ICE 3, che raggiunge la velocità massima in servizio di 320 km/h, è composto da 8 elementi ed è stato costruito in due serie, la prima con 50 unità (403) con 441 posti a sedere e la seconda in 17 unità (406) con 430 posti a sedere. Quattro unità di queste ultime sono state costruite per le ferrovie olandesi e sono quadricorrenti (15.000/25.000 V~ - 3.000/ 1.500 V=); altre 6 sono state modificate per il servizio in Francia. Tutti gli altri ICE sono a 15.000 V~.
Questi convogli hanno avuto anche un buon successo all'estero; ne sono stati costruiti per la Spagna (Velaro), Cina e Russia.
Nel 1998 c'è poi stato un altro sviluppo interessante dell'ICE: la versione ICE T (1 e 2). Sono classificati rispettivamente 415 e 411 ed hanno un musetto un po' meno aggressivo ed ancor più simile ai nostri ETR 460 e sono dotati di pendolamento (Fiat Ferroviaria/Alstom). I 411 hanno 7 casse per 372 posti a sedere e sono stati costruiti in 60 esemplari mentre i 415 hanno 5 casse per 260 posti a sedere e sono stati realizzati in 11 esemplari dei quali 5 sono per il servizio con la Svizzera. La loro velocità massima è di 230 km/h.
Da questi ICE sono stati derivati gli ICE D, convogli a 4 casse a trazione diesel con pendolamento (che però non è di tipo Fiat). Sono stati costruiti in 20 esemplari che hanno avuto grossi problemi sugli assi, tanto da essere stati accantonati per molti anni. Ora sono tornati in servizio, visto che i guai sono stati risolti ed alcuni di essi sono stati noleggiati alle DSB (ferrovie danesi). Le DB li classificano come 605 ed hanno 195 posti a sedere e velocità massima di 200 km/h.
Dall'ottobre 2002 ogni convoglio ICE ha ricevuto il nome di una città.
La cospicua “Flotta Bianca”, come sono soprannominati gli ICE DB per il colore dominante della loro livrea, fa servizio in tutta la Germania, oltre che nei paesi confinanti, quali Francia, Olanda, Austria e Svizzera.
Le ferrovie austriache hanno acquistato 3 ICE T2 (411) che sono stati immatricolati nella classe 4011 ÖBB; essi fanno servizio interno austriaco al posto degli ICE 1.
Concludo con le mie solite curiosità finali: un ICE 1 è arrivato fino al Brennero con i propri mezzi in occasione dei 150 anni della linea del Brennero ed un Velaro (ICE 3) è giunto in Italia trainato per partecipare ad un expò sull'alta velocità.

Denis Carlutti

Un ICE T ed un ICE TD a Monaco nell'agosto 2006
(foto D. De Anna)

L'ICE nel modellismo

Numerose sono le riproduzioni dell'ICE realizzate nelle varie scale.
Cominciando dalla scala H0, il prototipo (ICE V) è stato prodotto da Märklin e Fleischmann. Modelli dell'ICE 1 sono stati realizzati da Fleischmann, Märklin e Trix. L'ICE 2 è stato riprodotto da Fleischmann, Roco e Märklin. L'ICE 3 è stato fabbricato da Märklin, Trix, Mehano e Piko. Infine l'ICE T è riprodotto da Lima e Fleischmann, mentre la Roco ha fatto il modello dell'ICE TD.
Passando alla scala N, il prototipo ICE V è stato prodotto da Fleischmann e Minitrix. Fleischmann ha riprodotto anche l'ICE 1, 2 e T. Minitrix ha realizzato i modelli dell'ICE 1 e 3 e Arnold quello dell'ICE 3.
L'ICE è stato riprodotto anche nella scala TT da Tillig (ICE 1) e Piko (ICE 3).
Märklin nella scala Z ha realizzato i modelli dell'ICE V, 1 e 3.
Piko ha prodotto in scala H0 il "Piko City Express" che ricorda da vicino un ICE 2 e LGB nella scala G ha realizzato un convoglio denominato "LCE train" che imita l'ICE 1.

Claudio Canton

Tabella riassuntiva ICE

tipo	anno 1ª costr.	unità costr.	classificazione	note
ICE V	1985	1	410	1 loco + 1 carrozza monumento a Minden 1 loco + 1 carrozza monumento a Norimberga 1 carrozza demolita
ICE 1	1989	60	401	1 convoglio demolito per incidente di Eschede ristrutturati nel 2005-08
ICE 2	1995	44	402	
ICE S	1996	1	401	convoglio demolito - loco ritirate, poi rientrate in esercizio
ICE D	1997	1	402	convoglio demolito - loco ritirate, poi rientrate in esercizio
ICE 3	1999	50	403	da essi derivati treni per Spagna, Cina, Russia
ICE 3M/MF	1999	17	406	4 per ferrovie olandesi - 6 per servizio in Francia
ICE T1	1998	60	411	3 per ferrovie austriache
ICE T2	1998	11	415	5 per servizio in Svizzera
ICE TD	1999	20	605	diesel - 1 accantonato
totale 10 versioni		265		se si considerano quelli costruiti per Spagna, Cina, Russia i convogli sono oltre 300

L'evoluzione dei frontali dell'ICE

ICE V - 1 - 2 - S - D

Semipilota ICE 2

ICE 3 e treni per Spagna, Cina, Russia

ICE T

ICE TD

Lavori sulla Transalpina

Sulla tratta Opicina Campagna-Kreplje della Transalpina, presso il bivio in disuso del passante per Monrupino, sono in esecuzione dei lavori di manutenzione del segnalamento nella tratta di competenza SŽ. Per la precisione è in corso la sostituzione del segnale di avviso posto a protezione della fermata di Kreplje.
Presso questa fermata è posto il bivio dal quale si stacca da una parte la bretella che porta a Sežana, realizzata nel 1948 per mantenere la linea interamente in territorio Jugoslavo, dall'altra la linea originale che porta a Opicina.
Verrà mantenuto il segnalamento meccanico; infatti, sono stati sostituiti i supporti delle carrucole e le funi di comando con altre in cavo zincato. Sono state recuperate solo le carrucole originarie, che pulite e trattate, sono state posate sui nuovi supporti. Anche il segnale di avviso attende di essere posto in opera. Quindi si denota una volontà di continuare a mantenere in efficienza la storica tratta che normalmente viene percorsa solo da rari carrelli lavori in ispezione.
L'anno scorso la linea è stata interessata da ben due treni speciali, uno, organizzato da una comitiva inglese, con trazione diesel ed uno a vapore con la SŽ 33.

Marco Miconi

La fermata di Kreplje con un'automotrice del gruppo 813 SŽ in attesa di partire verso Sežana. Dallo scambio parte la linea per Monrupino (foto L. Klobas)

Notizie Flash

Dopo la soppressione dei treni per l'Austria, la Regione ha deciso di sperimentare un servizio tra Udine e Klagenfurt tramite la FUC in collaborazione con la Carinzia, le ÖBB e la società Vgl Verkehrsverbund. Dapprima il servizio si svolgerà tra Tarvisio ed Arnoldstein, poi, se avrà successo, ci sarà il collegamento Udine-Klagenfurt.
Prima di questa decisione c'era stata un'interrogazione in Regione per sapere cosa intendesse fare la stessa Regione per i collegamenti con l'Austria e venivano proposti come modello i servizi transfrontalieri della provincia di Bolzano. Claudio Canton

Trenitalia investirà 328.000 euro per la manutenzione di 93 carrozze circolanti in Regione. L'operazione più importante sarà la sostituzione dei sedili con altri in similpelle più facili da pulire. Ha inoltre annunciato che la biglietteria di Tarvisio Boscoverde rimarrà aperta e che quella di Gemona sarà riaperta.
Invece Trenitalia Cargo dal primo maggio non affiderà più alla Cooperativa Pluriservizi Valcanale, la stessa che gestisce anche la biglietteria, alcuni servizi che svolgeva nella stazione di Tarvisio Boscoverde.
Claudio Canton

In tema di Corridoio 5, la Slovenia ha preso tempo per decidere sulla nuova proposta italiana di tracciato via Opicina (vedi il tender n. 55). Inoltre il governo italiano ha risposto ad un'interpellanza parlamentare che questa linea TAV rimane una priorità.
Claudio Canton

Il viaggio di ritorno da Auschwitz del “Treno della memoria” organizzato da alcune scuole della Lombardia è stato “agghiacciante”. Infatti già all'andata c'erano stati problemi alle 11 carrozze del convoglio, ma al ritorno, con una temperatura esterna di -20°, ci sono stati problemi di riscaldamento in 5 carrozze e due erano completamente fuori uso. Gli studenti ed i loro accompagnatori hanno dovuto ammassarsi nelle restanti carrozze ed attendere l'arrivo a Tarvisio per vedere sostituiti i due vagoni guasti. Ad Udine i viaggiatori sono stati rifocillati da Trenitalia, ma già a Tarvisio era stata mobilitata la macchina della solidarietà. Claudio Canton

L'8 marzo la linea Venezia-Trieste è rimasta chiusa per circa un'ora per un incidente stradale avvenuto nei pressi del passaggio a livello di Scodavacca. Claudio Canton

In una giornata di neve e bora, il 10 marzo, si è registrato il blocco del riscaldamento degli scambi nelle stazioni di Trieste e di Monfalcone, rispettivamente per mancanza di corrente elettrica e per lo spegnimento delle fiammelle del gas. Ovviamente c'è stato qualche ritardo nel servizio.
Claudio Canton

La ferrovia Pedemontana resterà chiusa dopo la fine delle scuole per 5 settimane, il tempo per eseguire la sostituzione di due ponti in ferro tra Gemona e Osoppo. Claudio Canton

L'ex sindaco di Tricesimo ha creato un comitato che propone un suo vecchio cavallo di battaglia: la costruzione di una metropolitana leggera che colleghi Udine con Tricesimo passando lungo la trafficata strada con altissima concentrazione di attività commerciali che unisce le due località. Sarà organizzata una raccolta di firme per “ripristinare” quello che c'era già: il tram bianco che collegava Udine a Tricesimo e Tarcento. Alcuni amministratori dei comuni interessati ed anche qualche operatore commerciale la ritengono però un'opera costosa ed inutile, anche perché non ci sarebbe lo spazio dove costruirla.
Claudio Canton

Un friulano ha ottenuto un risarcimento di 200,00 euro, più le spese legali, da Trenitalia per i danni morali subiti a causa di un viaggio infernale da Mestre a Udine. Questa persona nel giugno di 4 anni fa, dopo una degenza all'ospedale di Mestre doveva ritornare a Udine, ma il primo treno utile era stato soppresso, così, assieme agli altri viaggiatori rimasti a piedi, ha dovuto prendere quello successivo che era stracolmo e senza aria condizionata, quindi con un clima asfissiante all'interno della carrozza.
Il giudice ha ritenuto che Trenitalia era inadempiente perché non ha saputo garantire un viaggio in condizioni dignitose, specialmente ad una persona in convalescenza.
Claudio Canton

Sono iniziati i lavori per il ricongiungimento del Terminal Intermodale di Fernetti (che proprio "intermodale" non era....) con la rete RFI. Il Terminal era fino ad ora tagliato fuori dal punto di vista ferroviario a causa di uno svio accaduto anni addietro che aveva reso inagibile il binario. Nel punto in cui il raccordo del terminal correva parallelo alla ferrovia Meridionale (tratto Villa Opicina-Sežana) è stata scavata una spianata che consentirà l'innesto del primo direttamente in linea. Questa nuova soluzione renderà inutilizzato il tratto originale del raccordo che collegava il Terminal con il fascio binari di Opicina Campagna. Secondo i vertici del Terminal i lavori dovrebbero essere completati entro l'estate.
Il fatto di non poter utilizzare il proprio personale per le tirate dei carri

La posa dei binari per ricollegare il Terminal Intermodale di Fernetti con la rete RFI (foto L. Klobas)

su una linea RFI internazionale, come è la Villa Opicina-Sežana, per l'assenza degli appositi permessi renderebbe inutilizzabile anche una delle locomotive di proprietà del Terminal, per cui se ne prospetta a questo punto la cessione-vendita. Perciò, da indiscrezioni, sembra che il servizio verrà dato in gestione ad una delle solite società d'esercizio ferroviario private (SERFER, ecc.).
Il Terminal ha già in programma l'istituzione di due direttrici di traffico: una verso una città del nord Italia, l'altra verso il confine ungherese-ucraino di Zahony (Chop). Luca Klobas

Sulla linea Udine-Trieste sono in corso lavori di rinnovo di entrambi i binari; l'operazione è partita da Udine e prosegue in direzione di Gorizia. Inoltre nel tratto Scalo Parco-Bivio Pradamano è in corso l'attrezzaggio impiantistico per l'ACEI di Scalo Parco.
A Bivio Pradamano continuano inoltre i lavori di costruzione del raccordo tra la linea per Trieste e la circonvallazione di Udine (vedi **il tender** n. 55). Alla data del 7 marzo erano state messe in opera le mensole per la linea aerea. L'8 marzo è stato installato lo scambio sulla circonvallazione e posato ulteriore pietrisco sui binari che sono stati tutti saldati e fissati alle traversine. Denis Carlutti

E' stato attivato il 10 marzo il collegamento tra il Bivio Marocco ed il Bivio Spinea facente parte della linea dei bivi del nodo di Mestre.
Lungo 7 chilometri ed a doppio binario, il nuovo tratto riaperto dopo l'abbandono avvenuto alcuni anni fa, consente un collegamento diretto della linea Udine-Tarvisio con lo scalo portuale di Marghera, nonché verso Trieste e la Slovenia attraverso la linea Treviso-Portogruaro.
Il tratto dal bivio Spinea a Mestre è già stato invece attivato tempo fa e consente ai treni provenienti da Bassano e Castelfranco Veneto un ingresso indipendente a Mestre sovrappassando le due linee Mestre-Padova. Alessandro Fanutti

E' stato decisamente positivo il 2009 per i dati dell'autostrada viaggiante Ro-La lungo l'asse del Brennero, con numeri prima mai raggiunti: infatti, la Ökombi, società di Rail Cargo Austria, ha trasportato l'anno scorso ben 226.000 autocarri (fra autotreni ed autoarticolati) ed anche il primo trimestre del 2010 lascia ben sperare visto che c'è già un +17,5% di veicoli trasportati rispetto al corrispondente periodo del 2009.
Tenuto conto che sull'asse stradale del Brennero transitano annualmente 1,6 milioni di mezzi pesanti, quanto trasportato dalle Ro-La rappresenta circa il 15% del mercato totale.
Attualmente sono 54 i collegamenti giornalieri andata e ritorno che vengono assicurati con Rollende Landstraße, ovvero 38 treni Wörgl-Brennersee, 10 treni Wörgl-Trento e 6 treni Regensburg-Trento; il grado di riempimento dei treni è intorno all'86% dello spazio disponibile, che raggiunge il 90% per le relazioni su Brennersee.
Da aprile 2010 la capacità di carico dei treni in partenza dall'interporto di Trento è stata incrementata con l'aggiunta del 21esimo vagone ad ogni composizione, il che significa un incremento di offerta annua per 4.000 veicoli aggiuntivi trasportati ed il peso totale di questi treni sarà ora di 1.300 tonnellate.
Al successo dei Ro-La sull'asse del Brennero contribuiscono diversi divieti di transito per i mezzi pesanti che ci sono in Tirolo, da quello notturno a quello per i veicoli Euro 0/1/2, nonché il divieto di transito settoriale, ovvero l'obbligo per determinate merceologie a viaggiare esclusivamente su treno (rifiuti, legno, veicoli, piastrelle, minerali, marmo, ecc.).
Alessandro Fanutti

A fine 2009 è stato finalmente completato il raddoppio della ferrovia di Tauri Villaco-Salisburgo, esattamente nell'anno in cui cadeva il centenario della sua costruzione.
La potenzialità è passata dai 180 treni/giorno ai 220 con una velocità di 120 chilometri orari.
Ad eccezione del traforo dei Tauri, tra Mallnitz e Böckstein, già a doppio binario fin dalla realizzazione nel 1909, i lavori per il raddoppio erano cominciati nel 1969, e sono quasi terminati proprio nell'anno del centenario con la realizzazione del secondo binario sugli ultimi 9 chilometri mancanti tra Spittal e Mallnitz. In realtà, mancano ancora piccoli tratti a semplice binario sul lato nord dei Tauri, ma questi non influiscono comunque sulla potenzialità della linea, il cui traffico attuale è comunque molto al di sotto di quello che potrebbe essere organizzato sulla Villaco-Salisburgo. Alessandro Fanutti

L'ufficio federale statistico tedesco ha reso noto i dati dei volumi di traffico delle Ferrovie Tedesche DB nel 2009 rispetto al 2008 e ne è uscito un quadro davvero drammatico, visto che si è registrato il decremento più accentuato della storia della Deutsche Bahn: rispetto al 2008, infatti, nell'anno della crisi globale del 2009 si sono trasportate in totale il 15,9% di merci in meno; nel dettaglio si ha un -11,9% nel traffico nazionale, -23,1% nel traffico di import ed export e –23,8% nel traffico di transito.
Dal punto di vista delle merceologie trasportate, le flessioni maggiori si hanno nel trasporto di acciaio e metalli non ferrosi (-32,8%), nei fertilizzanti (-28,9%) e nei combustibili (-18%). Anche il traffico di container e casse mobili è calato del 15,7%.
Alessandro Fanutti

STARGATE a Saluzzo!

Dopo l'incidente di dicembre, durante il quale alcuni binari (tra cui quello nella foto qui sotto) furono profondamente deformati.
Qualche buontempone dotato di buona fantasia ha creato questa "porta per altre dimensioni".......
Curioso, vero?
Alberto Isoardi

Trainwatching

L'8 gennaio l'ICN 771 Udine-Napoli, ex Marco Polo (con il nuovo orario i treni non hanno più un nome), era insolitamente trainato da una E 405.
Giampaolo Scodellaro

La E 633.109, che è stata ripristinata nella sua livrea originale a cura del Treno Club di Savona nell'agosto del 2005, era in testa ad un treno merci transitato nella stazione di Latisana in direzione Venezia il 21 gennaio.
Giampaolo Scodellaro

Sabato 13 febbraio un merci con in testa la locomotiva E 189.403 Dispolok in livrea nera di MRCE si è fermato nella stazione di Udine per il cambio dei macchinisti. La serie 400 delle E 189 ha solo 2 pantografi perché è solo per corrente continua (3 kV), infatti sul fianco era marcata ES 64 F4 403-5-IT-RITAL-VI. VI significa "Versione Italia" perché può circolare solo in corrente continua, perciò in Italia ed in Polonia.
Sempre lo stesso giorno lo Stadler della FUC in arrivo a Udine è stato colpito da un sasso lanciato da due ragazzini nei pressi di via Morosina. Ha lasciato un segno di circa 5 cm sulla fiancata in basso. I colpevoli non sono stati trovati. Daniele De Anna

Tra la metà di gennaio ed il 23 febbraio ci sono stati vari eventi interessanti sulle nostre linee (per una serie di motivi non ho potuto riportare le date).
Sulla ferrovia Udine-Cividale sono stati effettuati alcuni merci, trainati sempre dalla locomotiva Ld 405 (ex SV).
Un Ro-La in un'occasione aveva in composizione due vetture per i camionisti ed in un'altra c'era una variante nel carico dei rimorchi, praticamente 4 rimorchi caricati sopra quello attaccato alla motrice (vedi il disegno non in scala qui sotto).

Tra i vari carri, tutti Eaos, in composizione ad un merci in transito ad Udine ce n'era uno delle ferrovie bosniache; gli altri erano sloveni e croati.
Su un Minuetto c'era un graffito, tutto sommato ben eseguito, che raffigurava un veliero in un mare in tempesta con la scritta "navigo in brutte acque": qualche allusione?

Si è vista una nuova locomotiva di Linea, è una E 483 nei colori Angel Trains marcata E 483.013 LI.
A Campoformido sulla linea Udine-Venezia è transita isolata una D 146 diretta verso Pordenone.
Denis Carlutti

Lunedì 15 febbraio un merci FUC è partito da Udine intorno alle 17 con 5 pianali carichi di coils al traino del Mak. Si è però fermato in deposito per ripartire la mattina seguente in quanto la fabbrica riceve solo in orario di lavoro. Daniele De Anna

Il 24 febbraio a P.M. Vat c'era un'interessante concentrazione di mezzi svizzeri. All'interno delle officine Serfer c'era la Vossloh G1000 D 100 03 della SBB Cargo Italia, mentre sul binario 4 c'era una Vossloh G2000 della SBB Cargo Italia, la Am 840 003 (G2000 07 SR) che è stata anche riprodotta da Mehano, in compagnia della Bombardier E 484 015 della SBB Cargo che è poi ripartita verso Udine.
Sempre lo stesso giorno è transitato un merci di soli container, tutti di uno stesso gestore, caricati su carri rumeni (CFR) con alla trazione una E 189 RTC. In gennaio un altro merci simile era trainato dalla E 189.001 RTC.
Denis Carlutti

Fatto insolito il 26 febbraio: il merci di Linea con una E 186 è transitato nella stazione di Udine; generalmente passa sulla circonvallazione proveniente da Trieste. Denis Carlutti

Un merci di Linea con una marea di carri Rail Cargo Austria ed una E 186 in testa è anche passato in direzione Venezia nella stazione a Udine il 9 febbraio; proveniva da Tarvisio.
Daniele De Anna

Durante il mese di marzo un "Fanta" viaggiava con una composizione di tre pezzi, due ALe ed una Le.
Giampaolo Scodellaro

Sopra. Locomotiva D 753.732 RTC in sosta a Udine sotto la pioggia sabato 20 febbraio 2010. Questa locomotiva è la stessa che è stata riprodotta in scala H0 dalla Rivarossi (foto C. Canton)

A fianco. Domenica 21 febbraio 2010 al posto della D 753 RTC sostava la E 483.013 LI di Linea. (foto C. Canton)

Le novità modellistiche del 2010

Prima di presentare le novità modellistiche di quest'anno, alcune impressioni dalla Fiera di Norimberga: all'estero le grandi case si stanno riorganizzando per uscire dalle situazioni di crisi in cui si trovano, o attraverso una razionalizzazione delle reti di vendita sui mercati domestici ed esteri, o mediante accorpamenti e acquisizioni di marchi.

In questo contesto le novità proposte sono veramente poche in attesa di tempi migliori. In ogni caso le maggiori novità riguardano il campo degli accessori per plastici che nei paesi d'oltralpe sono molto diffusi. In quei mercati, oramai saturi per quanto riguarda i rotabili, si sta spostando il campo d'interesse al movimento delle scene extraferroviarie, per cui troviamo una serie di proposte da parte delle ditte di accessori che riguardano i mezzi su strada ed i personaggi in movimento in scene di lavoro. Anche nel campo del digitale sonoro si trovano proposte per rendere ancor più veritiere queste scene.

Per il mercato italiano, invece, ci sono una quantità di proposte di rotabili da far sembrare il nostro il mercato più florido del mondo: invece probabilmente c'è una lotta tra le varie aziende nazionali per dimostrare chi è il più forte. In questo contesto l'attenzione al prodotto ed alla clientela assume un aspetto secondario con tutte le conseguenze del caso ed il dispendio di energie e risorse per questa lotta si riflette sul prezzo finale dei prodotti.

Preparare una lista il più completa possibile delle novità che le case produttrici hanno in serbo per il mercato italiano in questo 2010 è stato molto laborioso: si tratta di una lista di oltre 200 referenze tra novità assolute, varianti di modelli già fatti, riedizioni, nuove numerazioni e ricoloriture; inoltre una ditta, la Vitrains, ha già annunciato anche il suo programma 2011.

Premesso che una simile quantità di novità non potrà certamente essere prodotta tutta entro l'anno in corso, pare comunque un programma troppo ambizioso e sovradimensionato per le dimensioni del mercato italiano. Una media di 15-18 nuove referenze al mese sono decisamente troppe e creano solo confusione.

Con il rischio di disaffezionare l'appassionato ed allontanarlo da questo hobby. Ed anche per i rivenditori diventa un serio problema economico sotto l'aspetto degli ordini e delle scorte di magazzino, ma, soprattutto, perché non riescono ad essere adeguatamente preparati per dare le giuste informazioni alle richieste dei clienti per il susseguirsi incalzante delle uscite; situazione, questa, che non permette di analizzare e conoscere a fondo tutte le particolarità di un nuovo modello.

Nelle prime settimane dell'anno non sono mancate le novità anche se a ritmo piuttosto blando, il che può sembrare una contraddizione con quanto sopra esposto. Ma bisogna tenere conto che la maggior parte delle produzioni vengono fatte in Cina e che a febbraio c'è il carnevale cinese, che in termini lavorativi equivale al periodo di ferragosto per noi, quindi tutta la produzione si blocca e di conseguenza escono poche novità.

ACME. Dall'alto: campioni della Gr 685 e della D 143 ed E 403 (foto ACME)

Passiamo quindi ad analizzare le varie proposte delle ditte per ordine alfabetico.

ACME a sorpresa debutta nel vapore con la regina delle locomotive italiane, la Gr 685 in tre versioni già digitali: la n. 107 in livrea fotografica (art. 60500), la 172 in ep. II (60501) e 196 in ep. IV (60502). Annuncia poi la locomotiva diesel D 143 "Truman" con cabina corazzata di ep. IV in serie limitata (60250) e con cabina normale in ep. V (60251) e le diesel D 342 allo stato d'origine di ep. III (60065), allo stato anni '70-'80 (60066) ed allo stato anni '60-'70 in ed. limitata, 60067). Le locomotive elettriche prevedono la nuova E 403.005 in livrea XMPR (60210), la E 645.019 di prima serie in livrea castano di ep. III (60140), la E 646.014 livrea verde magnolia/grigio perla di ep. IV, (ed. limitata, 60150), una E 645 di seconda serie in livrea castano/isabella con modanature di ep. IV (60160), una E 646 di seconda serie in livrea verde/grigia con modanature di ep. IV (60161), la E 646.057 in livrea navetta (60134), la E 656.005 in livrea d'origine stato anni '90 (60087), la E 444.004 pre serie (60100), la E 402.001 prototipo in livrea origine con numero servizio sul vomere (60036), la E 464.005 in livrea Leonardo Express (60046), la E 186.903 XR in livrea bianca di CROSSRAIL, la E 483.052

ACME. Le elettromotrici di prima generazione (foto ACME)

GC in livrea nera di GTS Rail (60220) e la E 484.901 CR in livrea argento con teste rosse di VEOLIA (60221). A metà anno dovrebbe poi consegnare il già annunciato ETR 300 "Settebello" (70020). In tema di ETR realizzerà in serie limitata altre 3 carrozze intermedie per comporre un ETR 500 completo di 12 carrozze in livrea d'origine (70014) e nella scala N l'ETR 600 in livrea Frecciargento (N7000) e l'ETR 610 in livrea Cisalpino (N 7001). Presenta anche una coppia di elettromotrici ALe 79 in livrea grigia di ep. II (70016) ed una coppia di elettromotrici ALe 880 in livrea castano/isabella di ep. III (70017).

Tra le carrozze ripropone le piano ribassato tipo 1973 con porte modificate di 2ª classe in livrea grigio ardesia con nuovi numeri di servizio (50066-7-8 e 50069 la semipilota); consegnerà carrozze UIC-X tipo 1964 in livrea grigio ardesia per il servizio internazionale in ep. III (50810 - 1ª cl., 50820 -1 - 2ª cl. e 50830 - 2ª cl. con comparto ristoro grande) e tipo 1982 con carenatura e tetto cannellato in livrea rosso fegato/grigio beige (50773 - 1ª cl., 50782-4 - 2ª cl.); carrozze UIC-Z in livrea XMPR con nuovo logo tricolore (55050 - set di tre: 1ª cl. + 2ª cl. + 2ª cl. pilota, 55051 - set di 2 di 2ª cl. di cui una con comparto disabili, 50347 - 1ª cl., 50315 - bagagliaio); una carrozza tipo 1910 centoporte a cassa in legno di 3ª cl. in livrea verde (50680); una carrozza letti tipo P inox in ep. IV (50105); una carrozza UIC-X carenata di 2ª cl. a cuccette in livrea XMPR (50502); un set carrozze IL TRENO NOTTE in livrea XMPR (55033- 2 tipo X ed una letti tipo MU) ed una carrozza cuccette SBB-CFF aggiuntiva per l'Euronight LUNA (52419). Passando ai carri merci propone nuove versioni dei carri F a passo lungo con cassa metallica: con aeratori doppi di ep. III (40031 senza garitta, 40042 con garitta), con aeratori singoli di ep. IIIb - marcatura RIV Europ (40051 FS senza garitta, 40062 con garitta) e di ep. IV (40052 senza garitta, 40061 con garitta); nonché carri F a passo corto con cassa in legno di ep. III (40130 senza garitta, 40140 con garitta). Tra i carri per uso speciale c'è un postale tipo UF a due assi in livrea castano (40121), un bagagliaio a carrelli tipo Carnera in livrea grigio cenere di servizio (40023) ed un tipo F a passo lungo con garitta in livrea giallo blu per treni cantiere (40041). Ci saranno due nuove numerazioni dei carri frigo tipo Hg a passo corto (40071 e 40101) ed un set di 2 carri F più un carro H di ep. IV (45003). I carri cisterna prevedono due set con una coppia di cisterne a carrelli ciascuno: Butan Gas di ep. III (40005) e Ultragas di ep. IV (40009). Vengono annunciati anche un set di tre carri tipo Taems a tetto apribile di ep. IV (45004), un set tre di carri pianali Sggnss con container da 30" FS Cargo Chemical (45009), un carro intermodale Sggmmnss in livrea rosso vagone con due casse mobili (40200) ed un carro intermodale Sggmmnss in livrea verde e logo Cemat con carico container (40201).

Inoltre presenta una serie di locomotive di varie compagnie statali e private europee e tra queste la locomotiva elettrica SŽ 342-640 in ep. V (60241) anche nella versione FER (60245 - coppia, una motorizzata ed una dummy) e FNM Cargo (60246 - coppia, una motorizzata ed una dummy). Propone anche set di convogli e singole carrozze di varie amministrazioni europee. I carri F sono proposti anche con immatricolazione MÁV, JŽ e URSS, mentre quelli a quelli a tetto apribile sono immatricolati come Tamns presso le DB.

ARNOLD ha messo in catalogo, ovviamente in scala N, la locomotiva E 186 in livrea arancione della compagnia LINEA (HN 2108) e la locomotiva Re 486 in livrea Gli Alpinisti della BLS (HN 2109).

BRAWA propone due set di 3 carri H ciascuno di ep. III (48554) ed ep. IV (48555).

ELECTROTREN produrrà un carro chiuso a pareti scorrevoli a due assi tipo Hbis livrea verde XMPR (1657) ed un carro per trasporto cemento Ciments Calcia Italcementi Group (5484).

FLEISCHMANN propone tre versioni italiane della locotender T3 (non proprio perfettamente esatte perché le T3 italiane erano a caldaia bassa): Gr 999.005 FS (401003), EA11 dell'ente porto di Savona (401004) e 302 della Società Veneta (401005). Ricompare in catalogo anche la locotender preda bellica "Pierina" Gr 897 con due numerazioni 897.001 e 897. 002 (409403-4). Inoltre metterà in commercio uno start set "Treno merci" con locomotiva Gr 675 FS, cisterna a due assi, carro sponde alte a due assi, carro chiuso a due assi (631004). Sono previsti un set con bagagliaio e 2 carrozze a 2 assi di 3ª classe SV in livrea verde di ep. II

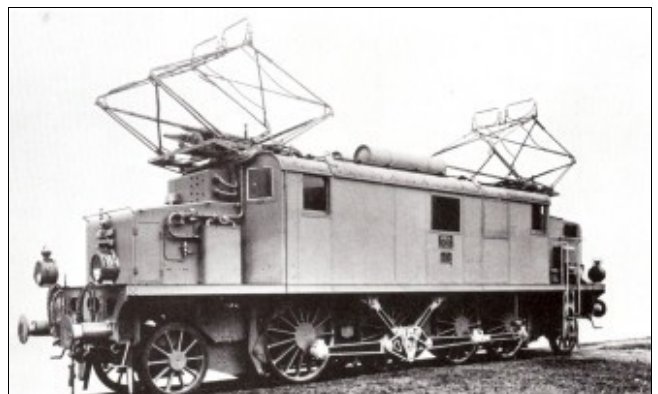
Fleischmann. La T3 302 SV ed il set di carrozze SV (foto Fleischmann)

da abbinare alla T3 SV (505021), una carrozza FS a carrelli con vedetta del frenatore in livrea verde di ep. I (568601) ed un bagagliaio FS a 3 assi in livrea verde vagone di ep. II (506901). Infine propone un carro merci FS a sponde alte a due assi con garitta del frenatore (521205).
OS.KAR presenta 3 versioni della locomotiva D 341 FIAT in livrea verde/isabella: D 341.1041 DL Bari (1002), D 341.1062 DL Taranto (1003) e D 341.1020 DL Torino (1004). Usciranno anche 3 versione della locomotiva D 445 di 2ª serie: D 445.1050 in livrea MDVC (1120), D 445.1037 in livrea MDVC (1121) e D 445.1055 in livrea XMPR (1122). Avremo poi le annunciate automotrici ALn 773 OM in più versioni: ALn 773.3501 in livrea d'origine (2021 - serie limitata), ALn 773.3510 + 773.3513 in livrea bianco/rosso ep. III-IV (2022), ALn 773.3530 + 773.3541 in livrea bianco/verde ep. III-IV (2023), ALn 773. 3520 + 773.3505 in livrea bianco/azzurro ep. IV (2024) e ALn 773.3508 + 773.3515 OM in livrea bianco/azzurro ep. IV (2025). Ha annunciato anche due rimorchi per elettromotrici Le 640 OM in livrea castano/isabella di ep. IV: Le 640.015 (5010) e Le 640.036 (5011). Infine avremo due versioni dell'elettrotreno "Arlecchino": l'ETR 251 (6001) e l'ETR 254 (6002).
RIVAROSSI-HORNBY presenta un ambizioso programma in cui quasi tutti i mezzi motori sono previsti anche in versione con loksound. Sono in avanzata fase di realizzazione le automotrici ALn 556 FIAT da tempo annunciate: sarà proposta la coppia ALn 556.1202 + ALn 556.1216 (HR 2037 e HR 2079 con loksound). Sono previste anche una coppia di automotrici ALn 556 Breda (HR 2228 e HR 2229 con loksound) ed un'automotrice ALb 56 Breda (HR 2261 e HR 2262 con loksound). Tra le locomotive a vapore avremo la novità Gr 741.273 (HR 2158 e HR 2159 con loksound) e nuove versioni della Gr 740, la 144 con spartineve grande (HR 2240 e HR 2241 con loksound) e della Gr 743, la 366 con spartineve grande (HR 2275 FS e HR 2276 con loksound). Rivarossi si lancia anche nel trifase con due locomotive, la E 432 in livrea castano/isabella (HR 2191 e HR 2192 con loksound), in livrea grigia fotografica di ep. II (HR 2196) ed in livrea nera di ep. II (HR 2197) e la E 431 in livrea castano/isabella (HR 2242 e HR 2243 con loksound), in livrea grigia fotografica di ep. II (HR 2244) e in livrea nera di ep. II (HR 2245).

Rivarossi. La E 428 nella livrea d'origine grigio pietra/castano (foto Rivarossi)

Presenta inoltre le elettromotrici ALe 790 in livrea castano isabella in coppia motrice + folle (HR 2166 e HR 2167 con loksound) e ALe 880 sempre in coppia motrice + folle (HR 2168 e HR 2169 con loksound) e l'elettrotreno ETR 480 in livrea d'origine con logo XMPR (HR 2230 - 4 unità, HR 4129 - set aggiuntivo di 3 carrozze e HR 4130 set aggiuntivo di 2 carrozze) ed in livrea FRECCIARGENTO (HR 2231 - 4 unità, HR 4131 - set aggiuntivo di 3 carrozze e HR 4132 set aggiuntivo di 2 carrozze). Seguono nuove versione della locomotiva E 428 di 1ª serie con prese d'aria basse in livrea grigio pietra di ep. II (HR 2272) ed in livrea castano/isabella di ep. IV (HR 2268) e di 3ª serie semiaerodinamico di ep. IV (HR 2233 e HR 2234 con loksound). Vengono rinnovate le locomotive D 445, che ora presentano i mancorrenti riportati, offerte con le numerazioni 1025 in livrea verde/isabella (HR 2162 e HR 2163 con loksound), 1075 in livrea MDVC (HR 2076) e 1062 in livrea XMPR (HR 2077). Le locomotive da manovra 245 vengono ora proposte numerate 6038 in livrea verde con logo Trenitalia (HR 2238) e 6120 in livrea arancione (HR 2239). Tra le locomotive diesel c'è anche la D 753.703 in livrea arancione-grigia di LINEA BUSINESS WAY (HR 2259 e HR con loksound).
Avremo anche nuove versioni delle E 402: la 402A.006 in livrea rossa d'origine (HR 2246), la E 402A.010 in livrea XMPR (HR 2247), la E 402B.172 in livrea d'origine (HR 2220) e la E 402B. 121 in livrea XMPR (HR 2219); la coppia di locomotive E 652.003 ed E 652.

Una E 432 trifase (foto Breda)

058 in livrea d'origine entrambe motorizzate (HR 2235) e la coppia di automotrici ALn 663 in livrea d'origine (HR 2278 e HR 2279 con loksound).
Passando alle carrozze, ci saranno le tipo 1959 in livrea rosso fegato/grigio beige e logo inclinato di 1ª cl. (HR 4110), di 2ª cl. (HR 4111-2), mentre il bagagliaio tipo 1959 sarà in livrea grigio ardesia e logo a televisore (HR 4109), le tipo UIC-X 1968 in livrea grigio ardesia e logo TV di 1ª cl. (HR 4115) e di 2ª cl. (HR 4116-7), le tipo UIC-X 1982 in livrea rosso fegato e logo inclinato di 1ª cl. (HR 4119) e di 2ª cl. (HR 4120-1), le tipo UIC-X con tetto cannellato e carenature in livrea rosso fegato e logo inclinato di 1ª cl. (HR 4096) e di 2ª cl. (HR 4097), i bagagliai tipo UIC-X 1970 in livrea grigio ardesia e logo televisore (HR 4134) ed in livrea rosso fegato e logo inclinato (HR 4122), le tipo UIC-Z in livrea grigio avorio GC di 2ª cl. (HR 4133) ed in livrea a due toni di grigio con logo inclinato di 1ª cl. (HR 4113) e con logo XMPR di 2ª cl. (HR 4114).
Da segnalare le carrozze CIWL per il VSOE, ristorante (HR 4135) e per servizi crociera Pullman Express (HR 4137), nonché un set con 3 carrozze CIWL con pullman, ristorante e bagagliaio per treno Fleche d'Or nello stato anni '20 (HR 4136).
Nei carri merci propone un pianale con stanti a carrelli tipo Rmms (HR 6092), lo stesso pianale con blocchi di marmo (HR 6091) ed un pianale

tipo Rgs con 3 container (HR 6093), un carro a sponde alte a carrelli tipo Eaos con carico di carbone, sporcato (HR 6094), un carro a carrelli con telone scorrevole tipo Ros (HR 6095), un carro frigo a carrelli Interfrigo (HR 6096), un coppia di carri tipo Fl chiusi con pareti in legno e tetto tondo a 2 assi di ep. III (HR 6097), una coppia di carri tramoggia Uagpps (uno a pareti lisce ed uno a pareti tonde) della Monfer (HR 6099), una coppia di carri tramoggia Uapps della Ferruzzi (HR 6100), una coppia di carri tramoggia Uagpps della Sosimage (HR 6101) ed una coppia di carri tramoggia Uagpps della Savona Silos (HR 6102).

ROCO, che da quest'anno vende direttamente ai negozi più importanti senza passare per un importatore, propone poche novità. Presenta due locomotive, una, in concorrenza con Rivarossi (il solito doppione) è la trifase E 432 in livrea castano/isabella (62380), l'altra è la diesel V 160 di Serfer (63946). Lo start set italiano con MultiMaus del 2010 è composto da una locomotiva E 636 in livrea isabella e 4 carri merci - tipo G + cisterna VTG 2 assi + Habbillns chiuso a pareti scorrevoli 2 assi + Salmp pianale a carrelli per carichi pesanti (41311). Nelle carrozze avremo una riedizione delle tipo UIC-X 1968 con carrelli Minden Deutz in livrea grigio ardesia (45826 - 1ª cl., 45827 - 2ª cl. e 64037 - set con 2ª cl. e mista 1/2ª cl.) ed in livrea rosso fegato (45825 - 2ª cl. e 64038 - set con 1ª cl., 2ª cl. e mista 1/2ª cl.). Nei carri merci ci saranno alcuni vagoni un tempo prodotti dalla Kleinmodellbahn dalla quale ha rilevato gli stampi: un set con 2 carri Ltm a due assi con sponde alte e tubo reggitelone (66067) ed un set con tre carri Ltm a due assi con sponde alte (66078) entrambi di ep. III; un carro coperto a carrelli tipo Gabs (66802); un carro a carrelli a sponde alte con testate rialzate tipo Ealos-t (66957); un carro a carrelli a sponde alte con rialzo tipo Ealos in livrea XMPR (66956); due carri pianale a carrelli con stanti, uno tipo Rgs (66932) ed uno tipo Rs (66718). Ci saranno anche carri ultrabassi a 8 assi per convogli Ro-La (ex produzione Fleishmann): con traverse di testa in livrea rosso vagone (67204) ed in livrea XMPR (67205) ed intermedi senza traverse di testa in livrea XMPR (67206-7).

La ALn 990.3018 in esposizione a Luino il 24 giugno 1989 (foto C. Canton)

Infine avremo un carro Habis a pareti scorrevoli con logo XMPR (66439), una coppia carri Habbillns a pareti scorrevoli in livrea XMPR con insegne Ariston (66573) ed un carro pulisci-binari immatricolato FS (66466).

VITRAINS annuncia anche quest'anno i convogli GTW DMU 2/6 Stadler in molte versioni europee e per l'Italia: SAD - Ferrovia Merano-Malles (1012 e 1512 versione digitale), FAM - Ferrovia Adria-Mestre (1046 e 1546 digitale) e FUC - Ferrovia Udine-Cividale (1047 e 1547 digitale). Nuove versioni per le elettromotrici ALe 840: una coppia di ALe + Le 840 di costruzione OTO La Spezia (1038 e 1538 digitale) e la ALe 840.012 costruzione OCREN folle con la rimorchiata Le 840.011 per allungare i convogli (2197). Ci sarà una coppia di automotrici ALn 668-1400 in livrea blu/crema con graffiti (1057) e la ALn 668.1462 in livrea XMPR (2198) e come novità assoluta una coppia di automotrici ALn 990 di costruzione FIAT (1066 e 1566 digitale).

Dopo le carrozze MDVC in livrea XMPR, a cui si aggiungerà una semipilota TD in livrea XMPR con logo bandiera (3059), avremo le stesse anche nella livrea d'origine (3064 con logo televisore, 3065 con logo inclinato, 3058 con logo inclinato di 1/2ª cl.); sono previsti anche due set, uno con una carrozza semipilota TD con logo inclinato e 2 carrozze con logo televisore (1058) ed uno con una carrozza semipilota TE in livrea MDVE e due carrozze con logo inclinato (1064). Nuove versioni e numerazioni per le carrozze due piani: ci saranno una carrozza in livrea MDVC con logo televisore (3066) ed una con logo inclinato (3072), una semipilota in livrea MDVC con logo inclinato (3071), una semipilota in livrea XMPR (3073) ed un set composto da una carrozza semipilota due carrozze in livrea XMPR con il nuovo logo bandiera (1070).

Come già detto, VITRAINS ha già annunciato anche il programma 2011 che comprende la locomotiva E 326 in livrea grigio pietra/castano di ep. II (2199 e 2599 digitale), in livrea castano/isabella di ep. IV (2200 e 2500 digitale) ed in livrea castano/isabella con compressore meccanico e separatore d'Arbela (2201 e 2501 digitale), il convoglio TAF in livrea XMPR di Trenitalia (1059 e 1559 digitale), in livrea FNM (1060 e 1560 digitale) ed in livrea FNM Malpensa Express (1061 e 1561 digitale). Ci sarà poi la serie OM delle automotrici ALn 990 che saranno vendute in coppia (1067 e 1567 digitale) ed un set con un'elettromotrice ALe 840 e una rimorchiata Lebc 840 per servizio su linee trifase (1023 e 1523 digitale).

Angelo Rigon

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 56 - Anno 15 (N° 1 / 2010)
Allegato al supplemento N° 1 al N° 2 - Marzo 2010 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via Cernaia 2 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine

Fotocopiato in proprio